

CARACTERIZAÇÃO SOCIODEMOGRÁFICA E HISTÓRICO DE CONDUÇÃO DE PESSOAS IDOSAS MOTORISTAS

Sociodemographic Characterization and Driving History of Elderly Drivers

Caracterización Sociodemográfica e Histórico de Conducción de Ancianos Conductores

Matheus Henrique dos Santos Lino – Instituto de Ortopedia e Traumatologia do Hospital das Clínicas da Faculdade de Medicina da Universidade São Paulo IOT-HCFMUSP, São Paulo - SP, Brasil.

Alisson de Lima Guiotto – Instituto de Ortopedia e Traumatologia do Hospital das Clínicas da Faculdade de Medicina da Universidade São Paulo IOT-HCFMUSP, São Paulo - SP, Brasil

Guilherme Carlos Brech – Instituto de Ortopedia e Traumatologia do Hospital das Clínicas da Faculdade de Medicina da Universidade São Paulo IOT-HCFMUSP, São Paulo - SP, Brasil

Angelica Castilho Alonso – Instituto de Ortopedia e Traumatologia do Hospital das Clínicas da Faculdade de Medicina da Universidade São Paulo IOT-HCFMUSP, São Paulo - SP, Brasil

Endereço para correspondência:

matheushsl2001@gmail.com

Rua Dr. Ovídio Pires de Campos, 333 - 2º andar

Cerqueira César - São Paulo - SP

05403-010

Matheus Henrique dos Santos Lino

Enfermeiro formado pela Universidade São Judas, atualmente bolsista de mestrado integral (CAPES) no Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em Ciências do Envelhecimento.

Alisson de Lima Guiotto

Psicólogo - CRP/SP 06/189219 • Pós-graduando em psicologia do trânsito • Mestrando em Ciências do Envelhecimento.

Guilherme Carlos Brech

Possui graduação em Fisioterapia pela Universidade Paulista (2002), Especialização (Aprimoramento) em Fisioterapia em Ortopedia e Traumatologia pelo Hospital das Clínicas da Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo (HC/FMUSP) (2003); Mestrado em Ciências (Ortopedia e Traumatologia) pela Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo (FMUSP) (2006) e Doutorado em Ciências (Ortopedia e Traumatologia) pela FMUSP (2012). Realizou Pós-Doutorado em Ciências do Envelhecimento pela Universidade São Judas Tadeu e Pós-Doutorado em Ortopedia e Traumatologia pela FMUSP. Atualmente é docente permanente do Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em Ciências do Envelhecimento da Universidade São Judas Tadeu e Pesquisador do Instituto Ânima Sociesc de Pesquisa, Inovação e Cultura. Pesquisador do Laboratório do Estudo do Movimento do Instituto de Ortopedia e Traumatologia do HC/FMUSP

Angelica Castilho Alonso

Pós doutora em Ciências da Saúde pela Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo, possui graduação em EDUCAÇÃO FÍSICA e FISIOTERAPIA . Atualmente é docente do Programa de Mestrado Ciências do Envelhecimento da USJT/INSTITUTO ÂNIMA SOCIESC DE INOVAÇÃO E CULTURA e pesquisadora assistente do Laboratório do Estudo do Movimento do IOT-HC- FMUSP.

Resumo

OBJETIVO: Identificar e caracterizar os dados sociodemográficos e históricos de condução de pessoas idosas motoristas. **MÉTODOS:** Os participantes preencheram um questionário autoaplicável com questões relativas a dados pessoais, condições sociodemográficas e histórico de direção. **RESULTADOS:** Dos 103 participantes, 52 eram homens e 51 mulheres, com idades médias de 72,71 e 68,07 anos, respectivamente. A maioria é casada, aposentada e possui bom nível de escolaridade. A incidência de acidentes e infrações entre pessoas idosas foi baixa (8,73% e 31,06%, respectivamente). A maioria não se limita a locais ou condições adversas para dirigir, e muitos não têm dificuldades em manobrar. Cerca de 74,75% das pessoas idosas acreditam dirigir na mesma velocidade que motoristas jovens. A principal razão para dirigir é para atividades domésticas e de lazer. Aproximadamente 91% usam transporte alternativo. Apenas 11,65% consideraram parar de dirigir, principalmente devido a recomendação médica (46% homens, 55% mulheres) ou autopercepção de incapacidade (mulheres). **CONCLUSÃO:** Avaliando uma amostra de pessoas idosas motoristas da cidade de São Paulo encontramos que a maioria mantém uma direção veicular segura e apenas uma parte se restringe a condições para dirigir. A maioria usa transporte alternativo e nunca pensou em parar de dirigir, mas o faria por recomendação médica ou autopercepção de incapacidade.

Palavras-Chave: Envelhecimento; Motoristas Idosos; Direção Veicular; Idosos.

Abstract

OBJECTIVE: To identify and characterize the sociodemographic and driving history data of elderly drivers. **METHODS:** Participants completed a self-administered questionnaire with questions regarding personal data, sociodemographic conditions, and driving history. **RESULTS:** Out of 103 participants, 52 were men and 51 were women, with average ages of 72.71 and 68.07 years, respectively. The majority were married, retired, and had a good level of education. The incidence of accidents and infractions among the elderly was low (8.73% and 31.06%, respectively). Most do not limit themselves to specific locations or adverse conditions for driving, and many do not have difficulties maneuvering. Approximately 74.75% of the elderly believe they drive at the same speed as young drivers. The main reason for driving is for domestic and leisure activities. Approximately 91% use alternative transportation. Only 11.65% considered stopping driving, mainly due to medical recommendation (46% men, 55% women) or self-perception of incapacity (women). **CONCLUSION:** Evaluating a sample of elderly drivers in the city of São Paulo, we found that the majority maintain safe vehicular

driving, and only a portion restricts themselves to certain driving conditions. Most use alternative transportation and have never considered stopping driving, but would do so upon medical recommendation or self-perception of incapacity.

Keywords: Aging; Elderly Drivers; Vehicular Driving; Elderly.

Resumen

OBJETIVO: Identificar y caracterizar los datos sociodemográficos e históricos de conducción de personas mayores conductoras. **MÉTODOS:** Los participantes completaron un cuestionario autoadministrado con preguntas relacionadas con datos personales, condiciones sociodemográficas e historial de conducción. **RESULTADOS:** De los 103 participantes, 52 eran hombres y 51 mujeres, con edades medias de 72,71 y 68,07 años, respectivamente. La mayoría está casada, jubilada y tiene un buen nivel educativo. La incidencia de accidentes e infracciones entre los ancianos fue baja (8,73% y 31,06%, respectivamente). La mayoría no se limita a lugares o condiciones adversas para conducir, y muchos no tienen dificultades para maniobrar. Aproximadamente el 74,75% de las personas mayores creen que conducen a la misma velocidad que los conductores jóvenes. La principal razón para conducir es para actividades domésticas y de ocio. Aproximadamente el 91% utiliza transporte alternativo. Solo el 11,65% consideró dejar de conducir, principalmente debido a recomendación médica (46% hombres, 55% mujeres) o autopercepción de incapacidad (mujeres). **CONCLUSIÓN:** Al evaluar una muestra de personas mayores conductoras en la ciudad de São Paulo, encontramos que la mayoría mantiene una conducción vehicular segura y solo una parte se restringe a ciertas condiciones de conducción. La mayoría utiliza transporte alternativo y nunca ha considerado dejar de conducir, pero lo haría por recomendación médica o autopercepción de incapacidad.

Palabras clave: Envejecimiento; Conductores Mayores; Conducción Vehicular; Personas Mayores.

Introdução

Segundo a Organização Mundial de Saúde (OMS), indivíduos com 60 anos ou mais são considerados pessoas idosas em países em desenvolvimento, enquanto nos países desenvolvidos esse limite é de 65 anos. De acordo com o Índice Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), em 2022 ocorreu um aumento de 0,56% na população com idade superior a 60 anos em comparação com 2010. Em 2010, essa população era de aproximadamente 20.591 milhões, representando 10,8% da população, e em 2023, esse número aumentou para 32.113 milhões, correspondendo a 15,6% da população total. O envelhecimento representa a fase final do ciclo de vida, resultando progressivamente no declínio das funções psicológicas, biológicas, sociais e econômicas. Estudar populações idosas é uma tarefa complexa devido a diversas variáveis que precisam ser consideradas, incluindo idade, estado de saúde geral, nível de escolaridade, situação socioeconômica e hábitos (Lage et al., 2023).

Conseqüentemente, o aumento da população idosa também reflete nos números de motoristas dessa faixa etária. Segundo Jorge et al. (2020), a prevalência de motoristas com mais de 65 anos nas capitais brasileiras e no Distrito Federal é de 28,76%. A maioria desses motoristas é composta por homens (53,37%) e possui níveis mais elevados de escolaridade (65,44%). A distribuição geográfica dessa prevalência varia entre as regiões do Brasil, com índices mais altos no centro-oeste e sul (35%) e mais baixos no norte e nordeste, com aproximadamente 22%.

O aumento da longevidade e a popularização das Carteiras Nacionais de Habilitação (CNH) levaram a um número cada vez maior de condutores pessoas idosas.

Afirma-se frequentemente que as pessoas idosas são condutores perigosos. Na verdade, análises de acidentes de viação indicaram que com o avanço da idade aumenta o risco de se envolver num acidente de viação. As pessoas idosas também têm maior probabilidade de sofrer lesões graves ou fatais em acidentes culposos (Isabelle & Simon, 2020; Papa et al., 2014).

Reconhece-se a fragilidade das pessoas idosas no trânsito; no entanto, o conhecimento sobre o perfil dessa população e sobre as mudanças de comportamento decorrentes do envelhecimento fisiológico ainda é insuficiente. Um dos principais desafios na condução desses estudos é encontrar formas objetivas de identificar o perfil de risco dessa população (Hogan et al., 2014).

No Brasil, há uma escassez de estudos sobre a caracterização da condução de pessoas idosas e seus hábitos, com a maioria dos trabalhos publicados provenientes de países desenvolvidos, especialmente Estados Unidos e Austrália. Nestes estudos, nota-se que a mudança nos hábitos de direção dessa população contribui para uma menor incidência de acidentes de trânsito, embora o número absoluto de acidentes por quilômetro percorrido seja significativo (Unsworth et al., 2007; Lee et al., 2002).

Para as pessoas idosas, dirigir está diretamente ligado à manutenção da independência e autonomia, facilitando suas atividades diárias, interações sociais e sensação de utilidade. De acordo com Canonica et al. (2023), a impossibilidade de dirigir na população idosa tem um impacto significativo na qualidade de vida devido à perda de liberdade e autonomia. Com isso, o objetivo deste estudo foi identificar e caracterizar os dados sociodemográficos e históricos de condução de pessoas idosas motoristas.

Métodos

Este estudo é de natureza transversal e descritiva, sendo aprovado pela Comissão de Ética para Análise de Projetos de Pesquisa (CAPPesq) sob o protocolo nº 0468/10. Foi conduzido com pessoas idosas vinculadas ao serviço de Geriatria, incluindo pacientes do ambulatório de Geriatria do Hospital das Clínicas e participantes do programa Universidade Aberta para o Envelhecimento Saudável (UNAPES).

Após contato com os potenciais participantes, com o propósito de esclarecer os objetivos do estudo e verificar o interesse na participação, os indivíduos interessados foram convidados a comparecer ao Laboratório do Estudo do Movimento (LEM) do Instituto de Ortopedia e Traumatologia do Hospital das Clínicas da Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo (IOT-HC/FMUSP). Lá, eles foram submetidos a um questionário autoaplicável, contendo perguntas sobre dados pessoais, condições sociodemográficas e histórico de direção.

Os critérios de inclusão adotados para o estudo foram os seguintes: os participantes deveriam ser residentes na cidade de São Paulo; possuir uma carteira de habilitação válida por pelo menos cinco anos; e realizar atividades de direção por no mínimo dois dias na semana. Os questionários preenchidos de maneira incompleta foram excluídos da análise.

Resultados

Participaram do estudo 103 pessoas idosas, sendo 52 do sexo masculino e 51 do sexo feminino com média de idade de 72,71 anos e 68,07 anos, respectivamente. As características das pessoas idosas podem ser analisadas na Tabela 1.

Tabela 1.

Dados Sociodemográficos das pessoas idosas condutores São Paulo - SP, Brasil, 2024.

	Mulheres	Homens	Total
	(%)	(%)	(%)
Situação previdenciária			
Aposentado	46 (90,20)	49(94,23)	95(92,23)
Assalariado	5 (9,80)	3 (5,76)	8 (7,76)
Estado civil			
Casado(a)	26 (50,98)	39 (75,0)	65(63,10)
Solteiro(a)	6 (11,76)	1 (1,92)	7 (6,79)
Viúvo (a)	11 (21,56)	6 (11,53)	17(16,50)
Divorciado(a)	6 (11,76)	5 (9,61)	11(10,67)
Separada(o)	2 (3,92)	1 (1,92)	3 (2,91)
Nível de escolaridade			
5 a 8 anos	3 (5,88)	10(19,23)	13(12,62)
9 a 11 anos	26 (50,98)	11(21,15)	37(35,92)
>11 anos	22 (43,13)	31(59,61)	53(51,45)
Local residência			
Região central	31 (60,78)	23(44,23)	54(54,42)
Periferia	20 (39,21)	29(55,76)	49(47,57)

Comparativamente, às mulheres apresentam a distância média percorrida inferior a dos homens (97,53 km por semana contra 148,20 km por semana), assim como o tempo de habilitação média das participantes mulheres (38,84 anos) é menor em relação ao dos participantes homens (47,05 anos).

Em relação ao histórico de direção, a população estudada apresenta bons antecedentes, cerca de 92% não esteve envolvida em acidentes nos últimos cinco anos,

porém observou-se que as mulheres tiveram duas vezes mais ocorrências que os homens. Em relação a infrações de trânsito, 68,93% referiu não ter cometido nenhuma infração no último ano. Entretanto, nesse caso, observamos que o número de homens que cometeram infrações foi superior ao de pessoas idosas do sexo feminino.

A maioria dos participantes não relatou dificuldades na realização de manobras denominadas como baliza, leitura de placas, ultrapassagens, conversões, embora aproximadamente 53% das mulheres relataram apresentar dificuldades para tal, principalmente com balizas. Quando comparados a adultos jovens, 74,75% acreditava dirigir na mesma velocidade (Tabela 2).

Tabela 2.

Histórico de direção de pessoas idosas residentes de São Paulo - SP, Brasil, 2024.

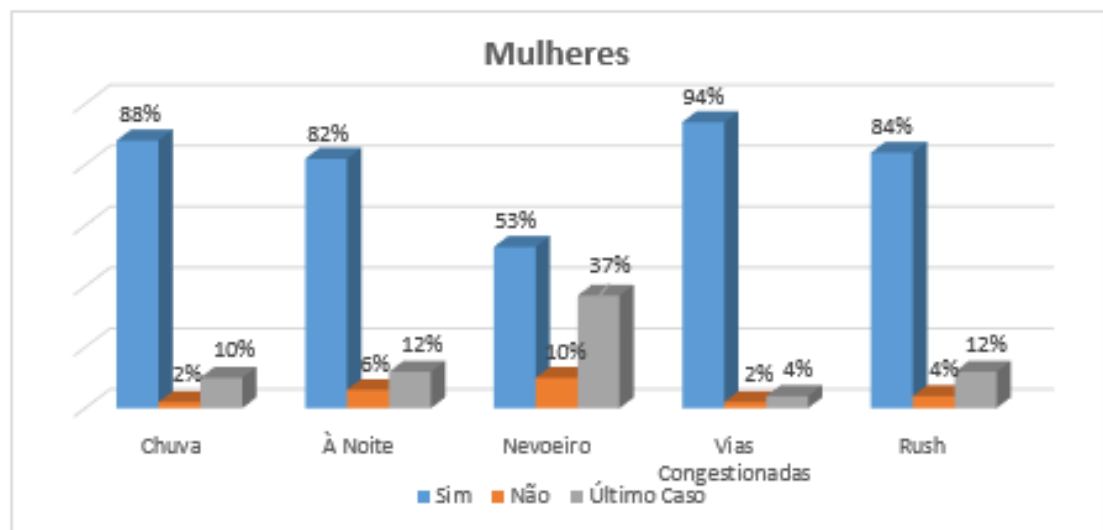
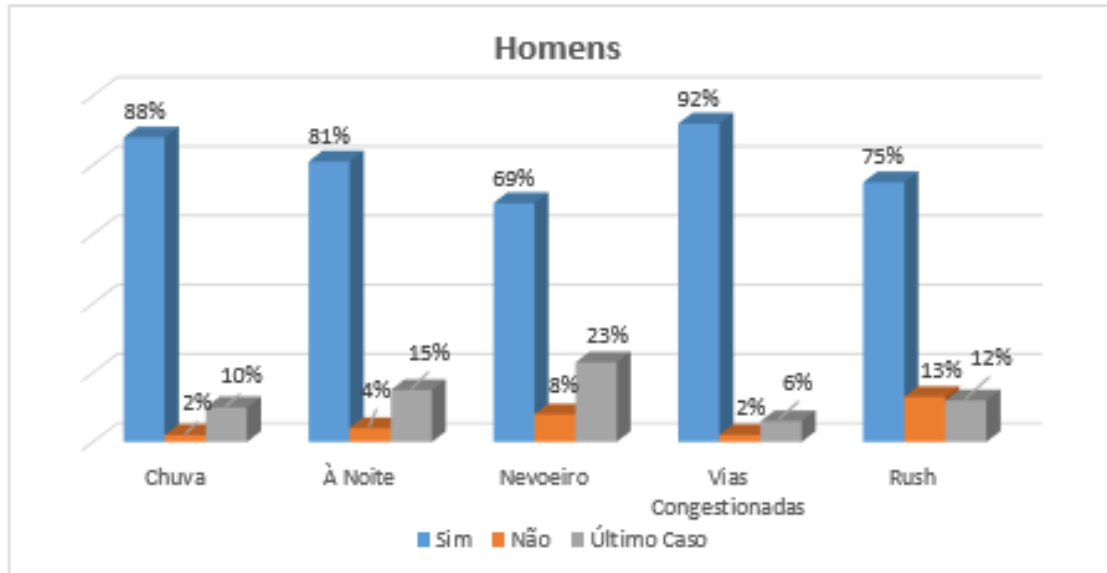
	Mulheres (%)	Homens (%)	TOTAL (%)
Acidente nos últimos 5 anos			
Sim	6 (11,76)	3 (5,76)	9 (8,73)
Não	45(88,23)	49(94,23)	94(91,26)
Infração de trânsito			
Sim	12(23,52)	20(38,46)	32(31,06)
Não	39(76,47)	32(61,53)	71(68,93)
Propriedade do carro			
Próprio	35(68,62)	37(71,15)	72(69,90)
Cônjuge	11(21,56)	6 (11,53)	17(16,50)
Filho (a)	2 (3,92)	8 (15,38)	10 (9,70)
Outros	3 (5,88)	1 (1,92)	4 (3,88)
Tipo de câmbio			
Manual	40(78,43)	47(90,38)	87(84,46)
Automático	11(21,56)	5 (9,61)	16(15,53)
Dificuldade nas manobras			
Sim	2 (52,94)	10(19,23)	37(35,92)
Não	24(47,05)	42(80,76)	66(64,07)
Locais que dirigem			

Sem restrição	41(80,39)	49(94,23)	90(87,37)
Próximo a residência	10(19,60)	3 (5,76)	13(12,62)
Dirige só			
Às vezes	12(23,52)	19(36,53)	31(30,09)
Frequentemente	20(39,21)	19(36,53)	39(37,86)
Sempre	19(37,25)	14(26,92)	33(32,03)
Usa outros transportes			
Sim	47(92,15)	46(88,46)	9 (90,29)
Não	4 (7,84)	6 (11,53)	10 (9,70)
Com que frequência utiliza transporte coletivo?			
Raramente	5 (10,63)	8 (17,39)	13(13,97)
Algumas vezes	18(38,29)	18(39,13)	36(39,70)
A maioria das vezes	14(29,78)	10(21,73)	24(25,80)
Sempre que possível	10(21,27)	10(21,73)	20(21,50)
Comparando com outros motoristas, dirige em que velocidade			
Mais rápido	3 (5,88)	4 (7,69)	7 (6,79)
Mais lento	9 (17,64)	10(19,23)	19(18,44)
Igual	39(76,47)	38(73,07)	77(74,75)
Pensou em parar de dirigir			
Sim	7 (13,72)	5 (9,61)	12(11,65)
Não	44(86,27)	47(90,38)	91(88,34)

Quanto aos locais onde essa população costumava dirigir, 87,37% da amostra estudada afirmou não restringir a direção apenas a locais próximos a sua residência. Ainda, de acordo com os resultados, os participantes também não fazem auto- restrição, ou seja, não se limitam a dirigir sob condições climáticas adversas como chuva e nevoeiro ou sob situações de trânsito desfavoráveis, como vias congestionadas ou horários de pico (Figura 1).

Figura 1.

Condições que fariam com que as pessoas idosas limitassem a direção veicular divididos por gênero, São Paulo - SP, Brasil, 2024.



Quando questionados sobre os motivos que os fazem dirigir, os homens afirmaram que: atividades domésticas (78%), seguido de 69% para lazer e 65% para transportar alguém. Já as mulheres 85% para atividades domésticas; 85% para lazer e 69% para transportar alguém.

Aproximadamente 91% dos entrevistados faz uso de transporte alternativo, sendo o ônibus e o metrô os mais citados, principalmente devido à gratuidade do transporte e rodízio de veículos (Figura 2 e 3).

Figura 2.

Meios de transporte alternativo utilizados pelas pessoas idosas condutores, São Paulo - SP, Brasil, 2024.

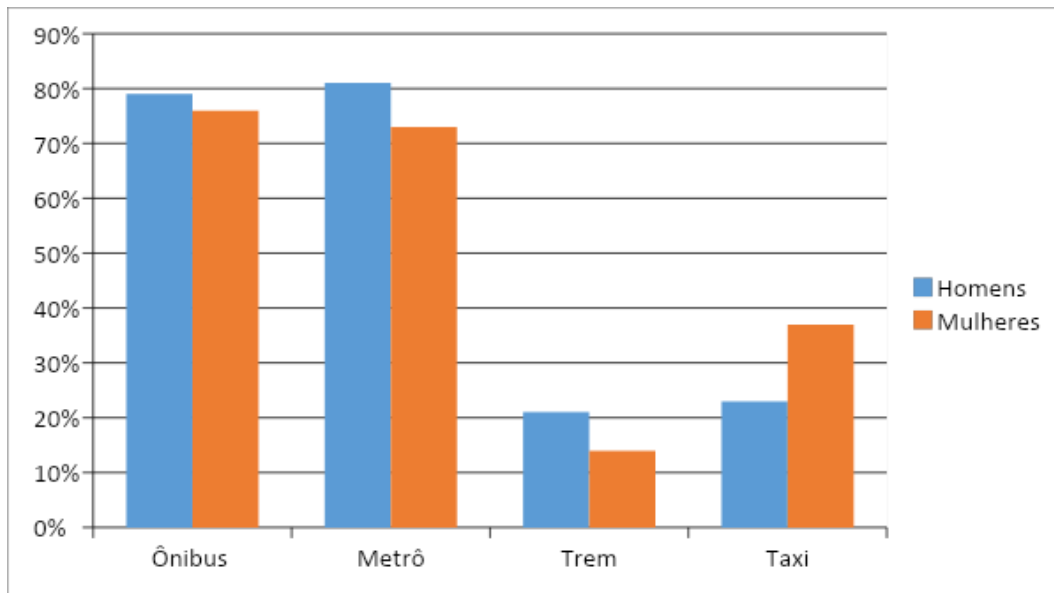
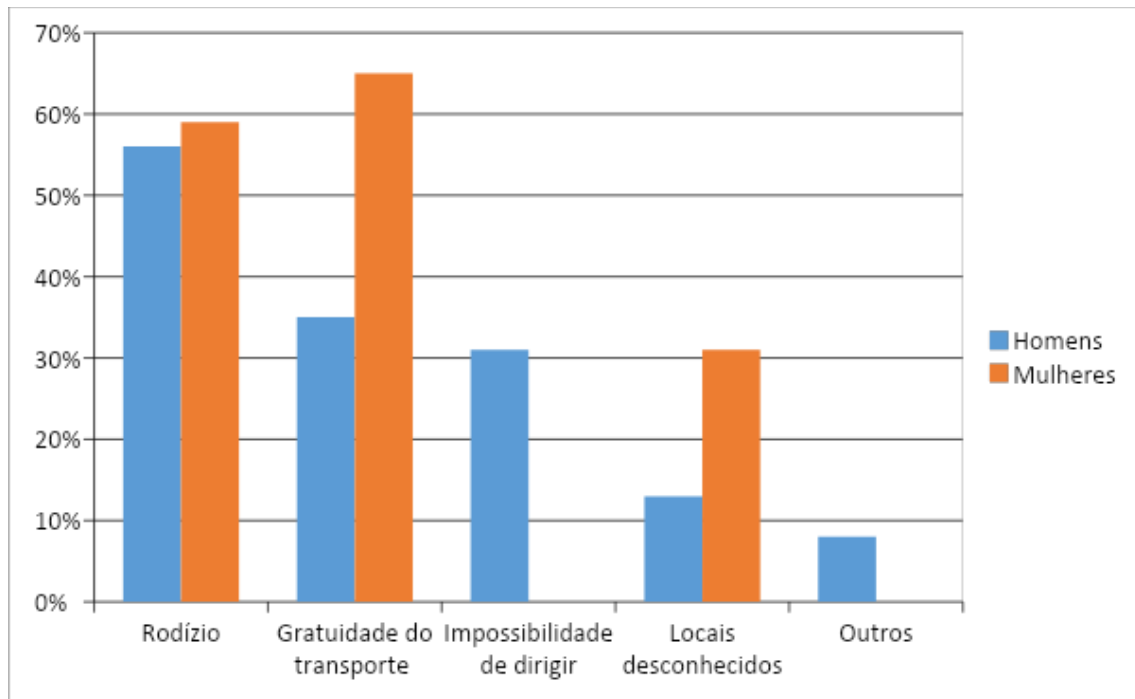


Figura 3.

Situações pela qual as pessoas idosas condutores evitam dirigir, São Paulo - SP, Brasil, 2024.

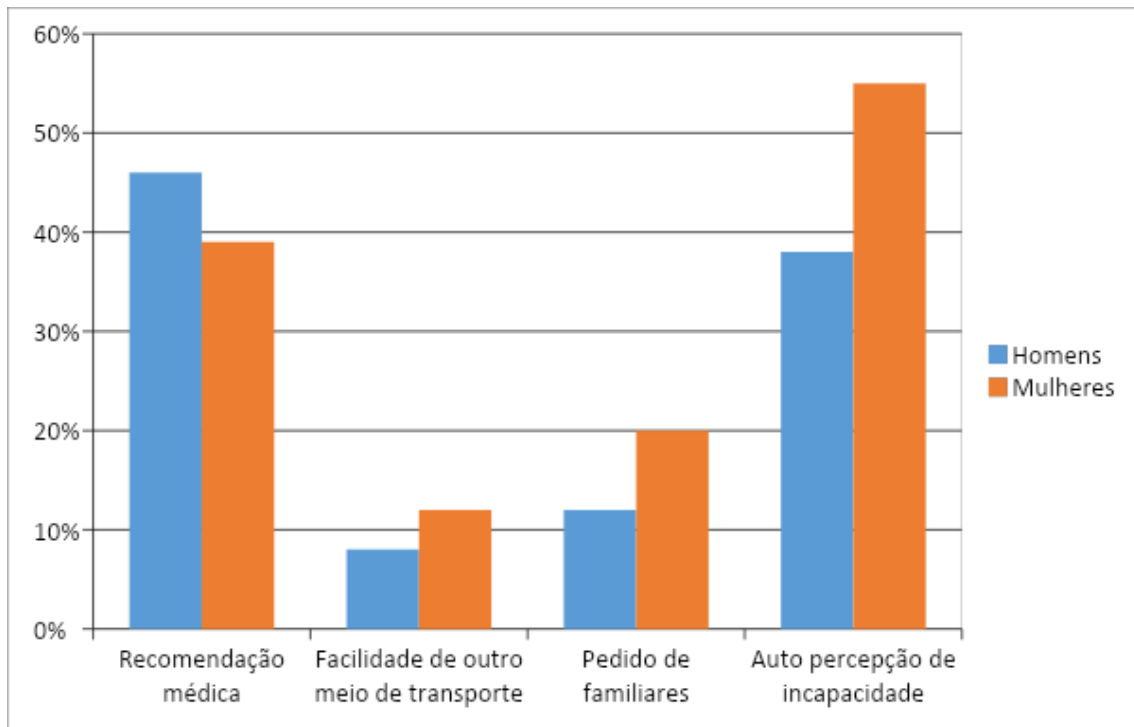


Apenas 11,65% dos participantes afirmaram já ter pensado em parar de dirigir. Sobre os motivos que os levariam a parar, homens e mulheres apresentam percepções diferentes. Aproximadamente 46% dos homens responderam que seria por recomendação médica e 55% das mulheres, devido à autopercepção de incapacidade para continuar dirigindo.

Figura 4.

Situações que fariam com que as pessoas idosas parassem a direção veicular, São Paulo - SP, Brasil, 2024.

/



Discussão

Os principais achados deste estudo, mostram que revelam uma visão abrangente do perfil e comportamento de pessoas idosas motoristas em São Paulo. Com uma amostra de 103 participantes, observamos diferenças significativas entre homens e mulheres em relação a diversos aspectos da condução. As mulheres, em média, percorreram distâncias menores e possuem um tempo de habilitação inferior em comparação aos homens. Embora a maioria dos participantes tenha demonstrado um histórico de direção positivo, com baixa incidência de acidentes e infrações, notamos que as mulheres relataram o dobro de ocorrências em comparação aos homens. Apesar disso, tanto homens quanto mulheres relataram não encontrar dificuldades significativas na realização de manobras, embora as

mulheres tenham mencionado maior dificuldade, especialmente em manobras de baliza. A análise dos locais de condução revelou que a maioria dos participantes não restringe sua direção apenas a locais próximos de suas residências e não impõe limitações relacionadas a condições climáticas adversas ou situações de trânsito desfavoráveis. Quando questionados sobre os motivos para dirigir, tanto homens quanto mulheres destacaram atividades domésticas e lazer como principais razões. Além disso, a grande maioria dos participantes utiliza transporte alternativo, com destaque para ônibus e metrô, especialmente devido à gratuidade e ao rodízio de veículos. Apenas uma pequena parcela dos entrevistados considerou parar de dirigir, sendo que homens e mulheres apresentaram motivos distintos para essa decisão, com os homens mais propensos a considerar recomendações médicas e as mulheres mais inclinadas a basear sua decisão na autopercepção de incapacidade. Esses resultados destacam a necessidade de políticas públicas e estratégias específicas para a segurança e a mobilidade de pessoas idosas motoristas, adaptadas ao contexto local e às particularidades de gênero.

Este estudo proporcionou uma compreensão aprofundada do perfil das pessoas idosas que conduzem veículos em uma grande metrópole brasileira. Destaca-se que essas pessoas idosas demonstram padrões de direção seguros, com poucos reportando restrições significativas para dirigir, e com uma prevalência maior de homens entre os condutores. Além disso, a maioria dos participantes utiliza também outros meios de transporte, mostrando uma atitude resiliente em relação à continuidade da condução, embora estejam abertos a interromper essa prática caso recomendado por um profissional médico ou em caso de perceberem limitações próprias. Embora a literatura nacional sobre esse tema seja limitada, vale ressaltar que estudos análogos foram conduzidos em países desenvolvidos,

como Estados Unidos e Austrália, oferecendo um contexto comparativo relevante (Betz & Lowenstein, 2010; Lyman et al., 2001; MacLeod et al., 2014).

Em um estudo conduzido nos Estados Unidos por Lyman et al. (2001), que investigou os fatores associados às dificuldades de condução e os padrões de direção de pessoas idosas, observaram-se resultados convergentes com os achados do nosso trabalho. Mais da metade da amostra (54,1%), independentemente do gênero, indicou dirigir diariamente, percorrendo aproximadamente 87 quilômetros por semana. Mulheres participantes relataram enfrentar mais desafios ao dirigir e, conseqüentemente, dirigiam menos em comparação com os homens, refletindo uma diferença semelhante àquela encontrada em nosso estudo, onde a discrepância na distância percorrida semanalmente foi de 50,67 quilômetros. Cerca de 87% dos participantes consideraram-se bons ou excelentes motoristas, e 76,1% afirmaram dirigir na mesma velocidade que os outros condutores, resultados que ecoam nossas descobertas, onde 74,75% dos entrevistados responderam de maneira semelhante a essa questão. Essas convergências reforçam a consistência dos padrões de condução e das percepções das pessoas idosas motoristas, tanto em contextos nacionais quanto internacionais.

Em contraste com outros estudos, nossa amostra não relatou restrições à condução veicular em locais ou condições climáticas desfavoráveis. Em pesquisa realizada por Betz et al. (2010), a maioria dos participantes indicou evitar dirigir em certas situações, sendo as mulheres predominantes: durante a noite (57%), em condições climáticas adversas (59%), em períodos de tráfego intenso (49%), e em viagens longas (49,6%). Resultados semelhantes foram observados em outro estudo, onde a maioria dos participantes evitava dirigir à noite e em horários de pico (Ball et al., 1998). Os achados de nossa pesquisa são

significativos em termos de saúde e segurança, uma vez que outras investigações demonstraram que limitações na condução estão associadas a uma qualidade de saúde inferior e a um maior risco de envolvimento em acidentes de trânsito (Ball et al., 1998; Iverson et al., 2010). Essa disparidade destaca a importância de uma compreensão abrangente dos hábitos e comportamentos das pessoas idosas ao volante, visando à promoção da segurança viária e ao bem-estar geral dessa população.

Ainda 64,07% dos participantes da nossa amostra não mencionaram encontrar dificuldades ao dirigir ou realizar manobras, embora 52,94% das mulheres tenham relatado algumas limitações, principalmente ao realizar balizas. Em um estudo conduzido na Califórnia, as maiores dificuldades relatadas estavam relacionadas a problemas visuais, como a leitura de placas de sinalização (MacLeod et al., 2014). Esses resultados ressaltam a importância de considerar não apenas as habilidades de condução em si, mas também fatores como a saúde visual, na avaliação da segurança e da capacidade de dirigir entre as pessoas idosas.

Quanto ao uso de transportes alternativos, cerca de 91% dos participantes relataram sua utilização, um ponto relevante também destacado em outra publicação, no que diz respeito à orientação e preparo das pessoas idosas para a transição de mobilidade quando decidem interromper a condução veicular (Foley et al., 2002). O estímulo ao uso de outros meios de transporte tem como objetivo reduzir os desfechos negativos associados à cessação da condução veicular, tais como perda de funcionalidade, declínio cognitivo e aumento de sintomas depressivos (Choi et al., 2013; Edwards et al., 2009). Essa abordagem ressalta a importância de políticas e programas que promovam a

diversificação dos modos de transporte disponíveis para as pessoas idosas, visando à preservação da independência e ao bem-estar geral dessa população.

O papel dos profissionais de saúde na assistência à decisão de interromper a condução veicular continua sendo objeto de debate. Considerando que nossa amostra consiste em motoristas ativos, investigamos os motivos que os levariam a cessar a direção veicular. Observamos que os motivos variaram entre os gêneros: a maioria dos homens consideraria interromper a condução por recomendação médica, enquanto as mulheres o fariam devido à percepção de auto-incapacidade. Em contraste, no estudo de Betz et al. (2010), não foram observadas diferenças significativas entre os gêneros, com 88% dos entrevistados relatando interromper a condução por recomendação médica e 71% por influência familiar. Em outros estudos, a orientação médica não emergiu como fator determinante na tomada de decisão. Publicações que investigaram amostras de pessoas que já haviam cessado a condução destacaram fatores como óbito, envelhecimento, limitação das atividades de vida diárias, redução da acuidade visual, agravamento de comorbidades e declínio cognitivo como determinantes para a interrupção da condução (Foley et al., 2002; Brayne et al., 2000). Essas evidências destacam a complexidade do processo de decisão em relação à cessação da condução veicular e a importância de uma abordagem individualizada que leve em consideração diversos fatores, incluindo a saúde física e mental dos indivíduos.

No entanto, é importante reconhecer algumas limitações neste estudo. Em primeiro lugar, a amostra foi restrita a uma única cidade, São Paulo, o que pode limitar a generalização dos resultados para outras regiões do Brasil com características demográficas e de trânsito diferentes. Além disso, a amostra foi composta por apenas 103

participantes, o que pode restringir a representatividade dos resultados, especialmente ao considerar a diversidade de características entre as pessoas idosas motoristas. Outra limitação a ser considerada é a abordagem quantitativa adotada, que pode não capturar completamente a complexidade das experiências e percepções das pessoas idosas motoristas devido ao método de avaliação ter sido feito por meio de questionário autoaplicável, questões relativas a infrações de trânsito e quilometragem percorrida, por exemplo, podem ter resultados subestimados. Portanto, recomenda-se cautela ao interpretar os resultados deste estudo e sugere-se que futuras pesquisas incorporem uma amostra mais diversificada e empreguem métodos mistos para uma compreensão mais abrangente e aprofundada do perfil e comportamento das pessoas idosas motoristas no contexto brasileiro.

Conclusão

Em suma, este estudo ofereceu uma visão abrangente do perfil e comportamento das pessoas idosas motoristas em São Paulo, destacando diferenças significativas entre homens e mulheres em relação à condução. Embora tenha sido observado um histórico de direção positivo na maioria dos participantes, com baixa incidência de acidentes e infrações, as mulheres relataram o dobro de ocorrências em comparação aos homens. A análise também revelou que a maioria dos participantes não restringe sua direção apenas a locais próximos de suas residências e não impõe limitações relacionadas a condições climáticas adversas ou situações de trânsito desfavoráveis.

A comparação com estudos internacionais ressaltou a consistência dos padrões de condução e percepções das pessoas idosas motoristas, enquanto as discrepâncias

destacaram a importância de compreender os hábitos e comportamentos específicos dessa população em contextos locais. As descobertas sobre as dificuldades na condução e a transição para o uso de transportes alternativos sublinham a necessidade de políticas e programas que promovam a diversificação dos modos de transporte disponíveis para as pessoas idosas.

No entanto, é crucial reconhecer as limitações deste estudo, como a amostra restrita a uma única cidade e o método quantitativo adotado, que pode não capturar completamente a complexidade das experiências e percepções dos participantes. Portanto, recomenda-se cautela ao interpretar os resultados e sugere-se que futuras pesquisas incorporem uma amostra mais diversificada e empreguem métodos mistos para uma compreensão mais abrangente do perfil e comportamento das pessoas idosas motoristas no contexto brasileiro. Essa abordagem é essencial para o desenvolvimento de políticas públicas e estratégias específicas que promovam a segurança e a mobilidade dessa população em constante evolução.

Referências

- Ball, K., Owsley, C., Stalvey, B., Roenker, D. L., Sloane, M. E., & Graves, M. (1998). Driving avoidance and functional impairment in older drivers. *Accident; Analysis and Prevention*, 30(3), 313–322. [https://doi.org/10.1016/S0001-4575\(97\)00102-4](https://doi.org/10.1016/S0001-4575(97)00102-4)
- Betz, M. E., & Lowenstein, S. R. (2010). Driving patterns of older adults: results from the Second Injury Control and Risk Survey. *Journal of the American Geriatrics Society*, 58(10), 1931–1935. <https://doi.org/10.1111/J.1532-5415.2010.03010.X>
- Brayne, C., Dufouil, C., Ahmed, A., Denning, T. R., Chi, L. Y., McGee, M., & Huppert, F. A. (2000). Very old drivers: findings from a population cohort of people aged 84 and over. *International Journal of Epidemiology*, 29(4), 704–707. <https://doi.org/10.1093/IJE/29.4.704>
- Canonica, A. C., Alonso, A. C., Brech, G. C., Peterson, M., Luna, N. M. S., Busse, A. L., Jacob-Filho, W., Rosa, J. L., Soares-Junior, J. M., Baracat, E. C., & Greve, J. M. D. A. (2023). Adaptation to the driving simulator and prediction of the braking time performance, with and without distraction, in older adults and middle-aged adults. *Clinics*, 78, 100168. <https://doi.org/10.1016/J.CLINSP.2023.100168>
- Choi, M., Lohman, M. C., & Mezuk, B. (2014). Trajectories of cognitive decline by driving mobility: evidence from the Health and Retirement Study. *International Journal of Geriatric Psychiatry*, 29(5), 447. <https://doi.org/10.1002/GPS.4024>
- Edwards, J. D., Lunsman, M., Perkins, M., Rebok, G. W., & Roth, D. L. (2009). Driving Cessation and Health Trajectories in Older Adults. *The Journals of Gerontology*

Series A: Biological Sciences and Medical Sciences, 64A(12), 1290.
<https://doi.org/10.1093/GERONA/GLP114>

Foley, D. J., Heimovitz, H. K., Guralnik, J. M., & Brock, D. B. (2002). Driving life expectancy of persons aged 70 years and older in the United States. *American Journal of Public Health*, 92(8), 1284–1289.
<https://doi.org/10.2105/AJPH.92.8.1284>

Hogan, D. B., Scialfa, C. T., & Caird, J. K. (2014). Consensus Statements on the Assessment of Older Drivers. *Canadian Geriatrics Journal*, 17(2), 76.
<https://doi.org/10.5770/CGJ.17.111>

Isabelle, M. P., & Simon, M. (2020). Comparison between elderly and young drivers' performances on a driving simulator and self-assessment of their driving attitudes and mastery. *Accident Analysis & Prevention*, 135, 105317.
<https://doi.org/10.1016/J.AAP.2019.105317>

Iverson, D. J., Gronseth, G. S., Reger, M. A., Classen, S., Dubinsky, R. M., & Rizzo, M. (2010). Practice Parameter update: Evaluation and management of driving risk in dementia: *Report of the Quality Standards Subcommittee of the American Academy of Neurology*. *Neurology*, 74(16), 1316.
<https://doi.org/10.1212/WNL.0B013E3181DA3B0F>

Jorge, R., Calanzani, N., Freitas, A., Nunes, R., & Sousa, L. (2020). Prevalence of older drivers in Brazil: results from Vigitel 2018. *Geriatrics, Gerontology and Aging*, 14(4), 267–273. <https://doi.org/10.5327/Z2447-212320202000089>

Lage, A. O., Souza, A. C. M. de, Souza, A. V. de, Silva, K. S., Wilchez, M. A., Silva, A. P. da, Brech, G. C., & Alonso, A. C. (2023). Aspectos multifatoriais da mobilidade

e mobilidade urbana do idoso na cidade de São Paulo. *Revista Kairós-Gerontologia*, 23(4), 45–64. <https://doi.org/10.23925/2176-901X.2020V23I4P45-64>

Lee, H. C., Drake, V., & Cameron, D. (2002). Identification of appropriate assessment criteria to measure older adults' driving performance in simulated driving. *Australian Occupational Therapy Journal*, 49(3), 138–145. <https://doi.org/10.1046/J.1440-1630.2002.00314.X>

Lyman, J. M., McGwin, G., & Sims, R. V. (2001). Factors related to driving difficulty and habits in older drivers. *Accident; Analysis and Prevention*, 33(3), 413–421. [https://doi.org/10.1016/S0001-4575\(00\)00055-5](https://doi.org/10.1016/S0001-4575(00)00055-5)

MacLeod, K. E., Satariano, W. A., & Ragland, D. R. (2014). The Impact of Health Problems on Driving Status among Older Adults. *Journal of Transport & Health*, 1(2), 86. <https://doi.org/10.1016/J.JTH.2014.03.001>

Papa, M., Boccardi, V., Prestano, R., Angellotti, E., Desiderio, M., Marano, L., Rizzo, M. R., & Paolisso, G. (2014). Comorbidities and Crash Involvement among Younger and Older Drivers. *PLOS ONE*, 9(4), e94564. <https://doi.org/10.1371/JOURNAL.PONE.0094564>

Unsworth, C. A., Wells, Y., Browning, C. J., Thomas, S., & Kending, H. (2007). To Continue, Modify or Relinquish Driving: Findings from a Longitudinal Study of Healthy Ageing. *Gerontology*, 53(6), 423–431. <https://research.monash.edu/en/publications/to-continue-modify-or-relinquish-driving-findings-from-a-longitudinal-study-of-healthy-ageing>

Submissão: 03/2024
Última revisão: 08/2024
Aceite final: 09/2024